Nr 41.

Warszawa

$\frac{2}{14}$ paźdz. 1868 r.

Wychodzi w każdą środę.

Redakcja przy ulicy Nowy Świat Nr. 28.



MERKURY

dodatek tygodniowy do Ekonomisty.

TYDZIEŃ FINANSOWY.

Wyjaśniając położenie ogólne, dziennik specjalny paryski *La Semaine financière* zaznacza powszechne uspokojenie co do bliskiego wybuchu wojny, tém niemniéj jednak uważa ją za nieuniknioną i tylko odroczoną. Następnie wedle natury interesów długo-i krotko-terminowych, radzi by się one do tego jakoby faktu już pewnego stosownie układały. Zdanie to podziela część prasy, zwłaszcza niemieckiéj; wtorują mu i giełdy, idąc zwolna ku podwyżce. Ale w innym duchu wyrażają się bilanse bankowe, w innym przemawia prasa półurzędowa francuska: *France* i *Patrie* wyraźnie robią nacisk na prawo służące Francji, a nawet obowiązek, zniewolenia Prus do szanowania traktatu pragskiego co do Sleswigu i Niemiec południowych; w Paryżu nawet za pewne podają, że gabinet, łącznie z angielskim i austrjackim, wkrótce postawi w Berlinie kategoryczne żądanie.

Sprawy hiszpańskie, wbrew oczekiwaniu, nie sprawiły żadnego zawikłania ani w polityce, ani w stosunkach finansowych. Obce mocarstwa nie mają żadnego powodu sympatyzowania z rządem, którego jedynem dziełem jest ostateczne zubożenie z natury bogatego kraju, a który, jak zgniły owoc, własną upadł niemocą. Sama tymczasowość więcéj budzi zaufania, bo jest pełna przyszłości. Jakoż ku powszechnemu zdziwieniu, na wiadomość o powstaniu hiszpańskiém, giełdy, a mianowicie paryska i londyńska, odpowiedziały podwyżką hiszpańskich papierów, a dziś jest mowa o zawiązaniu z rządem tymczasowym dyplomatycznych stosunków przez rząd francuski; Stany Zjednoczone pierwsze pośpieszyły z uznaniem rządu tymczasowego.

Wschód zawsze grozi wielkiém zawikłaniem, a może i bliskim wybuchem. Rumunję podejrzywają o wielkie plany przeciwko Turcji, w czém widzą kierunek polityki pruskiéj. Spisek wykryty w Turcji szeroko był rozgałęziony i jak utrzymują, kierowany głównie z Rumunji.

I tak, w obec nagromadzonych w kilku punktach materjałów palnych, nie można bardzo ufać dalekiemu odroczeniu wojny,—ani dziwić się przedłużeniu odrętwienia, zwłaszcza zważywszy, że oprócz pożyczek rządowych, wielkie interesa znikły przez samo już długie trwanie stanu niepewności. Nie sama więc obawa przyszłości, więcéj może brak rzeczywisty interesów, wyradza zastój: nie jest to może tyle ostygnięcie, skrzepnięcie krwi społecznéj (kredytu) ze strachu, ile jéj rozkład i wycieńczenie z braku żywiołu. Potrącaliśmy już o ten przedmiot w Merkurym. Zdaje nam się że kredyt nie może już w dawnych pozostać kierunkach, musi zmienić pole działania, — zamiast skupiać kapitały, rospraszać je,—działać odśrodkowo.

Operacja konwersji długu austrjackiego zacznie się 1 listopada r. b. Nowe tytuły renty będą po 100, 500, 1000 i 10000 guldenów.

Obligacje administracji tabacznéj włoskiéj (układ z d. 25 lipca i prawo 24 sierpnia r. b.) w liczbie 474000, imiennie po 500 fr., a po kursie 410, wystawione zostały na sprzedaż 6—8 b. m. nietylko we Włoszech, ale i w Paryżu, Londynie, Berlinie i Frankfurcie.

Giełda warszawska, przy małym ruchu interesów, notuje wszakże podwyżkę w kursach głównych papierów, a zniżenie w wexlach zagranicznych.

Sprostowanie. W wykazie Banku Polskiego N. 35 Merkurego, wkradła się omyłka drukarska: opuszczono jednostkę stanowiącą miljon rubli w cyfrze portfelu. Następnie błąd ten powtarzał się machinalnie i spowodował (N. 38) mylne obliczenie stosunku portfelu dwóch kantorów bankowych (w Łodzi i Włocławku) na $^2/_3$ względem portfelu samego Banku; gdy według rzeczywistego stanu rzeczy stosunek ten jest $^1/_3$. W każdym razie rezultat jest pomyślny i dobrze rokuje o szerzeniu się kredytu na prowincji. Włocławek, znacznie młodszy co do téj instytucji od Łodzi, już ją w skupie przewyższa; — okoliczność ta zasługuje na uwagę, jako dowód wielkiéj u nas żywotności przemysłu rolniczego i stanowczéj jego przewagi nad fabrycznym.

KURSA GIEŁDY,

w tygodniu 5—10 października 1868 r.

	Stopa %	RÓWNIA (pari)	CENA RZECZYWISTA W TYGODNIU: Poniedz. 5 paźdz.	Wtorek 6	Środa 7	Czwar. 8	Piątek 9	Sobota 10	Stosunek do równi na 100
			R	u	b	l	e		
1. Papiery publiczne.									
a) Rządowe.									
Obligi Skarbowe (r. 100. 150. 500)	4	100	.	.	.	.	77,50	.	$77\frac{1}{2}$
Obligacje cząstk. (zł. 500) z kup.	4	75	.	.	.	.	102,50	.	$136\frac{2}{3}$
Cert. ban. na obl. cz. *A* (z.300) z kup	5	45	.	.	.	.	51,25	.	$113\frac{5}{6}$
„ „ „ *B* (z. 200)	0	30	.	.	.	.	27,25	.	$90\frac{5}{6}$
„ „ „ *B* (z. 200)	5	30	.	.	.	.	33	.	110
Dow. Kom. Cen. Lik. (różne sumy)	0	100	.	.	.	.	*58	.	*58
Listy likwid. (r. 100. 250. 500. 1000)	4	100	67	67,30	67,60	67,60	67,66	67,60	$67\frac{3}{5}$
kupon	.	.	.	.	.	.	.	$1,44\frac{4}{9}$	.
5-ta pożyczka (500)	5	100	.	.	.	.	82	.	82
Pożyczka premjowa z 1864 r.	5	100	135,50	135,75	.	.	136	136	136
„ „ z 1866 r.	5	.	.	.	.	.	.	*133,50	$*133\frac{1}{2}$
Metaliki (300) lutowe	4	100	100,33	100,33	100,33	100,33	100,33	100,33	$100\frac{1}{3}$
Metaliki (300) sierpniowe	4	100	100	100	100	100	100	100	100
Bilety banku Pańs. (100 i wyżéj)	5	100	86,50	.	86,25	86,25	86,25	86,25	$86\frac{1}{4}$
b) Towarzystw i Spółek.									
Listy Zast. (30, 75. 150. 750. 3000)	4	100	.	85,35	85,17	85,17	85,17	85,08	$85\frac{1}{1}$
„ „ „ ser. 2	4	100	79,67	80	80,17	.	.	79,83	$79\frac{5}{6}$
kupon	.	.	.	.	.	.	.	1,20	.
Akcje Dr. Żel. W-W. (100)	diw.	60	.	.	.	.	*66	.	*110
„ „ W-B. (100. 150)	4	100	62,50	62,50	64	.	62	62,75	$62\frac{3}{4}$
„ „ Teresp. (100)	5	100	92	92	92	92	92	93	93
Obligacje „ „	5	100	90	90	90	90	90	90	90
Akcje „ Łodzk. (100)	5	100	81,50	81,75	.	.	.	.	$81\frac{1}{2}$
Akcje Gł. Tow. Dr. Ż. (125)	5	125	.	.	.	.	121	.	$96\frac{4}{5}$
Obligacje „ „	$4\frac{1}{2}$	100	.	.	.	.	.	.	.
2. Wexle.									
Berlin (Tal. 100) 2 mies.	.	92,857	107,55	$107,47\frac{1}{2}$	$107,32\frac{1}{2}$	107,10	107,25	106,95	$115\frac{1}{6}$
Gdańsk (100) „	.	92,857	$107,32\frac{1}{2}$	.	.	.	106,95	.	$115\frac{1}{6}$
Hamburg (M. B. 300) „	.	140,855	.	.	.	.	.	.	.
Londyn (Ł. 1) 3 „	.	6,301	.	.	.	.	.	*7,35	$*116\frac{1}{4}$
Paryż (Fran. 300) 2 „	.	75,211	.	.	.	.	.	*87,45	$*116\frac{1}{4}$
Wiedeń (Gul. 150) „	.	92,857	.	.	94,20	.	94,05	.	$101\frac{1}{3}$
Petersburg (Rub. 100) 1 „	.	100	.	.	.	.	.	99,33	.
3. Monety.									
Półimperjał	.	5,15	.	.	.	.	6	.	$116\frac{1}{2}$
Napoleondor	.	5	.	.	.	.	.	.	.
Dukat holenderski	.	3	.	.	.	.	3,40	.	$113\frac{1}{3}$
Rubel srebrny	.	1	.	.	.	.	.	.	.
Talar pruski	.	0,92.857	.	.	.	.	$1,08\frac{1}{2}$	.	$116\frac{6}{7}$
Gulden austrjacki (papierowy)	.	0,62.906	.	.	.	.	0,64	.	$101\frac{3}{4}$

STOPA SKUPU:	Warszawa.	Londyn.	Paryż.	Wiedeń.	Berlin.	Frankfurt.	Amsterd.
bankowa:	6%	2	$2\frac{1}{2}$	5	4	3	3
giełdowa:	—	1 ($1\frac{1}{2}$)	$1\frac{3}{4}$ ($2\frac{1}{4}$)	5	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{2}$	3

SKAZÓWKI I FAKTA BIEŻĄCE.

— Droga żelazna: „Lwów-Tomaszów-Lublin-Warszawa-Mława-Gdańsk.

W czerwcu r. b. pisma niemieckie zamieściły wiadomość o projekcie drogi żelaznéj ze Lwowa na Żółkiew do granicy Królestwa w kierunku Tomaszowa lubelskiego i w widokach przedłużenia jéj następnie na Lublin i Skierniewice, dla zetknięcia z naszą drogą bydgoską.

Obecnie pisma te wznawiają powyższą wiadomość, donosząc że p. Openheim uzyskał już upoważnienie do przedsięwzięcia robót przygotowawczych na przestrzeni od Lwowa do granicy Królestwa.

Ponieważ ważne to przedsięwzięcie zdaje się umacniać i widoki wykonania przedstawia, Redakcja posiadając przesłane sobie dawniéj w tym przedmiocie uwagi i podzielając zapatrywanie się autora, zwłaszcza co do ważności kierunku, podaje obecnie te uwagi, oświadczając iż chętnie w kolumnach swych zamieści wszelkie dalsze wiadomości i wnioski, dotyczące rzeczonego przedsięwzięcia.

Projekt kolei żelaznéj ze Lwowa na Żółkiew, Rawę, Tomaszów lubelski, w widokach przedłużenia jéj na Skierniewice i połączenia z bydgoską, jest niezmiernéj wagi dla naszego kraju, i zasługuje z wielu względów na zajęcie się nim i poparcie.

Względy te są następujące:

1. Kierunki proste, skracające odległości, tak dalece górę w Europie brać zaczynają i koniecznemi się okazują, że nowo zaprojektowana kolej: Poznań-Guben-Halle-Kassel-Kolonja, pośród innych prawie równoległych, do skutku przychodzi i powodzenie rokuje, również jak kolej: Toruń-Insterburg, obok biegnącéj w tym samym kierunku Bydgoszcz-Czczewo-Królewiec.

Prądowi temu, opartemu na przewadze interesów i naturze rzeczy, żadne przeszkody ani względy oprzeć się nie są w stanie.

2. Kolej: Lwów - Tomaszów - Lublin - Skierniewice, a bardziéj i trafniéj jeszcze: Lwów - Tomaszów - Lublin - Warszawa - Mława - Gdańsk, łącząca z portem morza Baltyckiego, jedną z najżyzniejszych w Europie przestrzeni, — środkową i wschodnią Galicję, Bukowinę, Podole galicijskie i ruskie, część Mołdawji i Besarabji, i wreszcie w Królestwie: Lubelskie i Płockie; stanowiąca zarazem, jedną z głównych arterij komunikacijnych wschodniéj Europy, łączącą w najprostszym kierunku morze Czarne z Baltyckiém, — koléj taka i ten jéj kierunek, zwycięży niewątpliwie wszelkie trudności, jakieby, bądź ze strony rządów bądź kapitału i finansów, początkowo, na drodze doprowadzenia jéj do skutku, powstać mogły.

Potężny handel, nietylko miejscowy, ale głównie przewozowy (tranzitowy) zapewnia powodzenie téj wielkiéj tranzitowéj linji, biegnącéj w prostym kierunku od Galaczu na Jassy, Lwów, Lublin, Warszawę, Mławę do Gdańska.

3. Na linjach tego przeznaczenia, kilka mil skrócenia wielkie ma znaczenie; dlatego téż, linja na Lublin, Łuków (zboczenie na Łuków wynosi tylko mil 5) (1) Warszawę i Mławę, ma pierwszeństwo stanowcze, nad kierunkiem na Skierniewice, — a nawet jest konieczną.

4. W porównaniu z istniejącemi już lub możebnemi kierunkami, — odległości, biorąc za punkt wyjścia Lwów, przedstawiają się cyfrowo, mniéj więcéj, w sposób następujący:

a) Linja Lwów-Kraków-Wrocław-Poznań-Szczecin, już istniejąca .... mil 130
b) Linja Lwów - Kraków - Wrocław - Poznań - Bydgoszcz - Gdańsk, już istniejąca .... „ 150
c) Linja Lwów-Kraków-Skierniewice-Toruń-Gdańsk, istniejąca.............. „ 135
d) Linja Lwów-Lublin-Skierniewice - Toruń-Gdańsk .... „ 115
e) Linja Lwów - Tomaszów-Lublin-Warszawa-Mława (?) Gdańsk .... „ 90

Skrócenie, jakie przedstawia ostatnia linja, dochodzące do mil 40 w porównaniu z pierwszą Lwów - Kraków-Wrocław-Sczczecin, a nawet mil 25, w porównaniu z linją Lublin-Skierniewice, bezwarunkowo kierunek ostatniéj linji (e) zaleca.

5. Ponieważ z jednéj strony na południu linja Czerniowce-Jassy-Galacz jest już stanowczo koncedowaną, a linja Lwów-Tomaszów zamierzoną, i gdy z drugiéj na północy, linja Gdańsk-Marienwerder, do połączenia z poprzeczną, Toruń-Insterburg, w kierunku granicy Królestwa Polskiego, na przestrzeni mil 10, ma być budowaną; dla doprowadzenia więc do skutku wielkiéj i prostéj tranzitowéj linji: Galacz-Jassy-Lwów - Lublin - Warszawa - Mława - Gdańsk, wynoszącéj mil 150, a przez projektowane połączenia—około mil 180, zostają jeszcze do budowy i otrzymania koncesji przestrzenie:

a) Od Lwowa do granicy Królestwa w kierunku Tomaszowa .... mil 13
b) Od Tomaszowa na Lublin do Łukowa.. „ 27
c) Od Warszawy do Granicy pruskiéj .... „ 16
na których roboty przygotowawcze są już wykończone.
d) Z ostatniego punktu, do przecięcia linji Toruń-Insterburg .... „ 10

Czyli ogółem mil mniéj więcéj 66
to jest: Galicji mil 13, w Królestwie mil 43 i w Prusach mil 10.

Zauważyć należy, że przestrzeń ta stanowi kraj równy i płaski, wyjąwszy małe pagórki pod Krasnymstawem, a linja kolei na téj przestrzeni, miałaby do przebycia u nas jedną tylko większą dolinę rzeki Narwi, w okolicy Modlina; koszt więc ogólny całych 43 mil w Królestwie, około 16 miljonów r. wynosić może.

Zaprawdę szczupły to bardzo i małoznaczący wydatek na tak wielkie i ważne dzieło!

---

(1) Podzielając opinję co do ważności prostych i najkrótszych kierunków wielkich przewozowych linij, na konkurencję z ościennemi państwami wystawionych, sądzimy iż zboczenie na Łuków byłoby niewłaściwém, a to tém bardziéj, że prosty na Warszawę z Lublina kierunek wymagałby tylko o mil 10 dłuższéj bndowy, co przy linjach samoistnie opłacających się, małego jest znaczenia.

Przy konkurencji przewozowéj linij pruskich z projektowanym kierunkiem, a mianowicie linji górno-szląskiéj, tak świetne rezultaty finansowe dającéj i w ręku tak silnéj kompanji zostającéj, walka taryfowa mogłaby powodzenie zamierzonego przedsięwzięcia osłabić, gdyby nieusiłowano korzystać ze wszelkich możebnych skróceń, jakie szczęśliwe dla nas położenie jeograficzne możebnemi czyni. *Red.*

6. Przeważne znaczenie tak krajowe jak międzynarodowe projektowanéj linji, oraz łatwość wykonania, nadają jéj tak wielką siłę, że niewątpliwie, prędzéj czy późniéj, łamiąc przeszkody, będzie ona wykonaną. Trudności, bądź funduszowe bądź ze strony rządów, mogą być tylko początkowe, zanim ważność korzyści i niewątpliwe powodzenie tego przedsięwzięcia, rozjaśnione i udowodnione nie zostaną.

7. Towarzystwo uformowane bądź łącznie z członków galicijskich, pruskich i naszych, bądź wyłącznie z naszych tylko, dla przestrzeni w Królestwie, Towarzystwo, dające poważną rękojmję kredytowi targów pieniężnych Europy, (do którego to kredytu tego rodzaju projekt najzupełniejszy miałby tytuł), bez trudności przedsięwzięciu temu podołaćby mogło.

Rząd nasz najwięcéj w niém byłby interesowany; wielka bowiem tranzitowa linja wschodniéj Europy niespółzawodnicząca z żadną ruską, przebiegałaby jego teritorjum, na przestrzeni mil 58 czyli wiorst 406; Królestwo zaś byłoby przecięte, niepomijając Warszawy, wzdłuż okolic bardzo żyznych, a bez wszelkich środków komunikacijnych dotąd pozostających. Doprowadzenie do skutku tego przedsięwzięcia stanowiłoby wielką krajową zasługę, i byłoby dziełem rozważnéj i zdrowéj polityki handlowéj, która korzystać nakazuje z położeń jeograficznych i niedozwala wyprzedzać się w konkurencji handlowéj przez ościenne kraje, jak w danym przypadku przez linje dróg pruskich i austrjackich.

Poruszona myśl budowy drogi z jednéj strony w Galicji, od Lwowa do Tomaszowa, z drugiéj w Prusach, od Gdańska ku granicy Królestwa, wymaga obecnie i niebawem poważnego pośrednictwa ze strony Królestwa, któremu przynależy zajęcie głównéj roli w tém przedsięwzięciu i pokierowanie niém odpowiednio do jego ważności ogólnéj i miejscowéj.

8. Pod względem handlowym i spodziewanego ruchu, projekt powyższy znajduje stanowcze poparcie w następujących względach:

Anglja, z olbrzymią potrzebą swą 30 miljonów korcy obcego zboża rocznie (to jest całéj niemal zbywającéj produkcji wszystkich innych krajów obu lądów), oraz wielu innych surowych płodów, jest i będzie zawsze głównym, wysokość ceny nadającym, targiem, na te produkta; porty zaś baltyckie, jako zbliżone, pod względem regularności w dowozie i oszczędności na czasie i kosztach, mają tak wielką nad portami morza Czarnego przewagę (co do dowozu angielskiego), iż wnioskować można, że nietylko wschodnia Galicja i Bukowina, oraz Podole galicijskie i ruskie, lecz zapewne i północna Mołdawia, z całą okoliczną przestrzenią, przełożą, pod względem transportu zboża i innych płodów, kierunek północny ku Gdańskowi, nad południowy ku Galaczowi lub Odesie.

Nadmienić tu należy, że fracht morski z Gdańska i Szczecina do Anglji, trwa od 3 do 6 tygodni, statkami żaglowemi i wynosi za 500 funt. c. czyli za kwarter (2 korce 8 garncy) zboża, od 2 do 3 szilingow; fracht statkami parowemi trwa dni 6—7. Fracht morski z Odesy lub Galaczu do Anglji, trwa od 2 do 4 miesięcy, statkami żaglowemi i kosztuje 5 do 6 szilingów za 500 funt. Fracht statkami parowemi trwa 3 tygodnie.

Pewność terminu w dowozie, bespieczeństwo towaru, oszczędność na czasie i kosztach (np. przeróbek zboża), wreszcie oszczędność na kosztach samego frachtu,— korzyści handlowe nader ważne, szczególnie co do transportu zboża przy jego zmiennych cenach, — odwrócą niewątpliwie tranzitowy handel z dalekiéj za Lwowem ku południowi przestrzeni, na kierunek północny, mimo zwiększone koszta transportu lądowego.

W handlu tranzitowym, nietylko okolice wschodniéj Galicji i dalsze, ale nawet okolice między Lwowem i Krakowem położone, z uwagi na krótszą o mil 40 linję na Warszawę, Gdańsk, od linji na Wrocław, Szczecin, pierwszą posługiwać się będą.

Handel lewancki z Turcji i dalszych krajów głębokiego Wschodu, z szczególniéj towarami delikatniejszemi, zwłoki nieznoszącemi, który dziś drogi lądowéj z Triestu używa, może znaleść korzyści w użyciu nowéj linji, nietylko dla przyległych jéj okolic, ale nawet dla potrzeb części zachodniéj Europy.

Odwrotnie, handel pewnemi płodami i wyrobami zachodniéj Europy, nietylko do okolic które nową linją przecięte zostaną, ale i do dalszych na cały wschód południowy, znaleść również może korzyść transportową, w użyciu nowéj linji, łączącéj w najkrótszym kierunku dwa morza.

Wreszcie projektowana główna arterja komunikacijna, przecinając jedną z najszczodrzéj od natury pod względem ziemi i klimatu uposażonych przestrzeni Europy, zasilaną jeszcze będzie bocznemi linjami jako to: Lwowsko-Brodzką, Lwowsko-Tarnopolską (ku Bałcie), Galicijsko-Węgierską (zamierzoną jest linja Munkacz Tarnopol, dla połączenia sieci dróg węgierskich z siecią ruską), Terespolsko-Łukowską, i wreszcie linją Jassy-Tyraspol, oraz innemi księstw Naddunajskich.

9. Co do zebrania potrzebnego kapitału, jakkolwiek projektowany kierunek, i bez gwarancji procentowéj rządu, na trudności natrafićby nie powinien, i śmiało do wszystkich targów pieniężnych Europy odnieść się uzasadniony miałby tytuł; gwarancja ta wszelako, nieobciążając dochodów państwowych i przyszłości, a służąc początkowo tylko jedynie, jako chwilowe ubespieczenie, — wykonanie przedsięwzięcia znacznie ułatwić i przyśpieszyćby mogła.

Nadto pod względem środków kapitałowych, przedsięwzięcie to znaleśćby jeszcze powinno silne poparcie ze strony kupców i kapitalistów gdańskich, których port i miasto tak blisko dotyczy, w konkurencji ze Szczecinem stawia i znakomicie podnieść może.

Słowem projektowana linja, dla wyjątkowéj ważności jeograficznéj i handlowéj kierunku swego, zdaje się być powołaną, aby w przyszłości stała się jedną z najpożyteczniejszych i najznakomitszych na wschodzie Europy. Właściwe kierunki dróg żelaznych, prądom handlowym odpowiednie, są główną podstawą ich pożytku i pomyślności. Mamy tego u nas przykład na drodze Warszawsko-Wiedeńskiéj, która o własnych siłach utrzymuje się, któréj ruch i dochody (bez względu na dochody z transportu węgla), z każdym rokiem znacznie wzrastają, a któréj kierunek wszelako pod względem handlu międzynarodowego o wiele projektowanemu ustępuje.

W drukarni Gazety Polskiéj. Za pozwoleniem Cenzury Rządowéj.